

# ***Vers une vision commune pour le transport communautaire au Nouveau-Brunswick***

*Compte rendu des exposés et des tables rondes dans le cadre de la Conversation provinciale sur le transport 2012, tenue par la Société d'inclusion économique et sociale (SIES), les 12 et 13 juin, au Fredericton Inn*

**Préparé par :**  
**Trevor R. Hanson, Ph. D., Ing.**  
**Le 29 août 2012**  
***Pour la Société d'inclusion économique et  
sociale du Nouveau-Brunswick***



## Résumé

Environ 150 personnes de divers secteurs se sont rassemblées à Fredericton afin de discuter des défis et des possibilités que représente le transport communautaire au Nouveau-Brunswick. Des exposés ont été présentés par 17 particuliers représentant une large fourchette d'intervenants : les réseaux d'inclusion communautaires, le gouvernement du Nouveau-Brunswick, le secteur de la santé, le secteur municipal et du transport en commun, le milieu universitaire, le secteur des organismes sans but lucratif et de bienfaisance, ainsi que l'Ontario, le Québec et le Maine. Deux séries de tables rondes ont également eu lieu et les participants ont présenté leurs commentaires par écrit à des fins d'orientation stratégique. Le présent document fait la synthèse des exposés et des discussions, tout en offrant d'éventuelles orientations stratégiques à prendre en considération.

### ***Quelles sont certaines des choses que les groupes de discussion ont trouvées surprenantes?***

- Les personnes âgées voyagent plus souvent et de façon plus étendue qu'on le croyait de prime abord.
- La propriété et l'utilisation de véhicules sont élevées au Nouveau-Brunswick (1,4 véhicule par ménage).
- L'ampleur de la tendance démographique vers une population vieillissante au Nouveau-Brunswick.

### ***Quels sont certains des problèmes actuels et futurs relevés par les groupes en ce qui a trait au transport?***

- L'accessibilité (accès physique pour les personnes handicapées).
- Les coûts (système, infrastructure, usager).
- L'accès au transport collectif.
- La centralisation des installations et les répercussions sur le transport.
- L'accès à des options pratiques.
- Le vieillissement de la population et l'évolution démographique.
- Les défis ruraux.
- La réglementation prohibitive.
- L'utilisation des véhicules non utilisés (autobus scolaires).
- L'accommodement des enfants (sièges d'auto) et des familles.

### ***Quels sont certains des défis que les groupes ont vus comme des obstacles à la résolution de ces problèmes?***

- Le fait que les services de transport sont vus comme une responsabilité municipale (et non provinciale).
- La faible densité de la population en milieu rural.
- Le manque de sensibilisation aux questions liées au transport.
- La tendance à la baisse de l'achalandage des transports en commun.

**Quelles sont certaines des façons que les participants croient que le système de transport pourrait être amélioré au Nouveau-Brunswick?**

- Amélioration de la collaboration et établissement de partenariats.
- Besoin d'une vision commune et de leadership en matière de transport.
- Évaluation des besoins et inventaire des éléments d'actif au niveau local et régional.
- Meilleure utilisation des éléments d'actif existants dans le domaine des transports.
- Amélioration de l'infrastructure et des services.
- Amélioration de la sensibilisation et de la communication.

**Quelles sont certaines des priorités immédiates que les participants des différents secteurs voient en ce qui concerne l'élaboration d'une politique sur le transport?**

Les réponses de 50 participants des quatre secteurs les plus importants représentés sont compilées dans le tableau ci-dessous :

Priorité	Organismes sans but lucratif	Secteur municipal	Gouvernement provincial	Réseaux d'inclusion communautaires
Accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture.	Immédiate	Immédiate	Immédiate	Immédiate
Identification et réduction des obstacles à l'entrée pour les fournisseurs de services de transport.	Immédiate	Immédiate	À moyen terme	Immédiate
Amélioration de la connaissance et de la communication des programmes et des services existants.	Immédiate	À moyen terme	Immédiate	Immédiate
Accroissement de l'utilisation des options de transport en commun.	À moyen terme	Immédiate	Immédiate	À moyen terme
Élaboration d'un programme provincial d'assurance pour les conducteurs bénévoles.	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate	Immédiate
Innovation dans l'utilisation des options de transport pour les affaires du gouvernement.	À moyen terme	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate
Élaboration de plans d'infrastructure et de services de transport régionaux.	À moyen terme	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate
Compréhension des répercussions de la relocalisation des services gouvernementaux sur le transport	À long terme	Immédiate	À moyen terme	À moyen terme

Les priorités ont été classées comme suit :

- « immédiate » si les réponses obtenues pour « immédiate » représentaient 50 % ou plus des réponses des participants;
- « à moyen terme » si la combinaison des réponses obtenues pour « immédiate » et « à moyen terme » représentaient 50 % ou plus des réponses des participants;
- « à long terme » si la combinaison des réponses obtenues pour « immédiate », « à moyen terme » et « à long terme » représentaient 50 % ou plus des réponses des participants;
- « pas une priorité » si les réponses obtenues pour « pas une priorité » représentaient 50 % ou plus des réponses des participants.

### ***Comment pouvons-nous aller de l'avant avec le transport communautaire?***

Trois initiatives de transport communautaire réussies ont offert des leçons pour tous les secteurs :

#### **Pat Stafford, au nom du service de transport à la demande « Dial-a-Ride » du comté de Charlotte**

- Il faut avoir à cœur les intérêts de la collectivité.
- Il faut commencer petit et gérer la croissance avec soin.
- Il faut apprendre et s'adapter en travaillant avec les gens.
- Il faut avoir un personnel dévoué et compétent.
- Il faut avoir un noyau de bénévoles engagés.

#### **Claredon Robichaud, de Transport de Clare**

- Il faut identifier les groupes à desservir.
- Il faut déterminer où les gens veulent aller.
- Il faut trouver le niveau de service qui convient le mieux à la collectivité – service classique, porte-à-porte, personnel.
- Il faut choisir le type de véhicules et la taille du parc qui conviennent le mieux.

#### **Katherine Freund, Independent Transportation Network of America (ITN America)**

- L'automobile est plus qu'un moyen de transport; elle crée un sentiment d'indépendance et de liberté.
- Un modèle de transport communautaire axé sur l'automobile peut tirer profit d'une sous-utilisation de la capacité de transport privé, de l'assurance privée et de la main-d'œuvre.
- Le modèle d'ITN America récompense les conducteurs bénévoles à l'aide de crédits pour des déplacements dont ils peuvent avoir besoin à l'avenir – les crédits sont transférables et peuvent être utilisés pour aider d'autres personnes.
- Les consommateurs paient également des tarifs inférieurs s'ils organisent leurs déplacements à l'avance ou avec d'autres, ce qui les encourage à covoiturer ou à planifier.
- Le modèle d'ITN America peut exploiter le pouvoir du marché à des fins sociales.

### ***Quelles sont certaines des prochaines étapes d'une approche à long terme pour résoudre les problèmes de transport qui touchent l'inclusion économique et sociale?***

1. Désigner un organisme provincial champion et le charger d'unifier les « cloisonnements » qui existent dans les services et les infrastructures de transport parmi les secteurs de la santé, de l'éducation, de l'infrastructure et du transport en commun – un rôle que la SIES peut devoir jouer jusqu'à ce qu'une solution à long terme soit trouvée.
2. Se pencher sur la question de « l'accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture », qui est une des grandes priorités des participants des quatre secteurs (remarque : les « déplacements à des fins médicales » représentent 41 % de tous les déplacements des utilisateurs du service Dial-a-Ride du comté de Charlotte et des usagers d'ITN America) et d'autres situations où l'exclusion économique et sociale peut se produire à cause du manque d'accès à une voiture.
3. Explorer la possibilité de réorienter les éléments d'actif existants en matière de transport afin de mieux répondre aux besoins en services de transport communautaire (autobus scolaires,

fourgonnettes communautaires, véhicules de foyers de soins, etc.). Une meilleure compréhension de l'utilisation des autobus (scolaires et autres), des compressions d'effectifs, des préoccupations liées à la sécurité et de la répartition des coûts entre les partenaires pourrait démontrer la faisabilité (ou l'infaisabilité) de l'approche. Une étude à ce sujet pourrait également examiner des modèles où le transport communautaire est également le transport scolaire.

4. Explorer les approches régionales par rapport à l'infrastructure de transport et à la planification des services de transport, ce qui pourrait aider à atténuer certaines des préoccupations concernant la liaison des zones urbaines et rurales.



## Table des matières

<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b>I</b>
<b>INTRODUCTION ET CONTEXTE.....</b>	<b>1</b>
<b>JOUR 1 : RÉSUMÉ DES EXPOSÉS DES CONFÉRENCIERS.....</b>	<b>3</b>
Feuille de route (séance d'ouverture).....	3
Séance 1 : Début de la conversation .....	4
Séance 2 : le pouvoir de l'information .....	5
<b>JOUR 1 : TABLES RONDES .....</b>	<b>8</b>
Ce que les groupes ont trouvé de « surprenant » .....	Error! Bookmark not defined.
Préoccupations relatives au transport .....	Error! Bookmark not defined.
Le Nouveau-Brunswick est-il en mesure de lever les préoccupations?.....	10
<b>JOUR 2 : RÉSUMÉ DES EXPOSÉS DES CONFÉRENCIERS .....</b>	<b>12</b>
Séance 3 : Approches régionales en matière de transport .....	12
Séance 4 : Le transport collectif au Nouveau-Brunswick .....	14
Séance 5 : Solutions néo-brunswickoises .....	16
<b>DISCOURS PRINCIPAL .....</b>	<b>18</b>
<b>JOUR 2 : TABLES RONDES .....</b>	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
Principaux thèmes de la deuxième série de tables rondes.....	Error! Bookmark not defined.
Thèmes particuliers de la deuxième série de tables rondes .....	Error! Bookmark not defined.
<b>RÉSULTATS DU SONDAGE TENU EN FIN DE CONFÉRENCE .....</b>	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
Statistiques sur la participation au sondage, par localité et par organisation .....	Error! Bookmark not defined.
Orientations pour une politique provinciale sur le transport (réponses individuelles).....	25
Orientations pour une politique provinciale sur le transport (réponses sectorielles).....	26
<b>DISCUSSION DES RÉSULTATS ET PROCHAINES ÉTAPES PROPOSÉES.....</b>	<b>27</b>

### Mentions de sources :

Toutes les photos proviennent de la banque d'images du gouvernement du Nouveau-Brunswick, sauf les suivantes :

- Autobus de la ville de Fredericton (Wikipedia/domaine public)
- Photo de la ville de Moncton (site Web de Tourisme Moncton)
- Photo de la ville de Bathurst (site Web officiel de la ville de Bathurst)

## Introduction et contexte

Les 12 et 13 juin 2012, la Société d'inclusion économique et sociale (SIES) a tenu une Conversation provinciale sur le transport, au Fredericton Inn, dans le but de rassembler des intervenants de divers secteurs et disciplines pour parler des possibilités et des défis mutuels ayant trait au transport de passagers au Nouveau-Brunswick. Plus de 150 personnes y ont participé, notamment :

- des organismes sans but lucratif, des œuvres de bienfaisance et des groupes communautaires;
- des gouvernements, des conseils et des organismes provinciaux, municipaux et locaux;
- le secteur privé;
- des citoyens intéressés.

Le présent document fait la synthèse de cette « conversation », en présentant un compte rendu des exposés des conférenciers, des tables rondes et des questionnaires remplis par les participants. Il se veut une ressource qui aidera à éclairer l'élaboration d'une politique sur les services de transport au Nouveau-Brunswick afin de favoriser l'adoption d'une approche coordonnée et efficace face aux défis et aux possibilités dans ce domaine.

La SIEC est une société de la Couronne du Nouveau-Brunswick qui a le mandat suivant : « élaborer, superviser, coordonner et instaurer des initiatives et des plans stratégiques pour réduire la pauvreté et aider des milliers de Néo-Brunswickois à devenir plus autonomes<sup>1</sup>. » La SIEC dirige la mise en œuvre d'*Ensemble pour vaincre la pauvreté : Le plan d'inclusion économique et sociale du Nouveau-Brunswick*, document qui lui confère plusieurs responsabilités, dont celle de financer des solutions de rechange en matière de transport communautaire, telles que des services de transport à la demande. Son travail est facilité par des partenariats locaux avec douze réseaux d'inclusion communautaires, qui sont des groupes sans but lucratif oeuvrant pour le développement communautaire et la réduction de la pauvreté.



<sup>1</sup> [http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/contacts/dept\\_renderer.201148.html#mandat](http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/contacts/dept_renderer.201148.html#mandat)

# Jour 1

## Résumé des exposés des conférenciers

<b>Dialogue sur le transport communautaire – Jour 1 Le 12 juin 2012</b>	
<b>13 h – 13 h 30</b>	<b>Feuille de route</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Claude Williams, ministre des Transports et de l'Infrastructure (MTI)</li><li>• Stéphane Leclair, directeur général de la SIEC</li></ul>
<b>13 h 30 – 13 h 30</b>	<b>Début de la conversation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stephen Battah (Environnement et Gouvernements locaux)</li><li>• Ahmed Dassouki (MTI)</li><li>• Trevor Hanson (UNB)</li></ul>
<b>15 h – 16 h 30</b>	<b>Le pouvoir de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cyril Johnston (CESP)</li><li>• Thérèse Domingue (ATCRQ)</li><li>• Harold Nicholson (Transport Action Atlantic)</li></ul>

## Jour 1 : Résumé des exposés des conférenciers

La Conversation provinciale sur le transport a débuté à 13 h le 12 juin 2012 et s'est poursuivie tout l'après-midi.

### Feuille de route (séance d'ouverture)

**Claude Williams**

**Ministre des Transports et de l'Infrastructure (MTI)**

M. Williams a souligné l'étendue de l'infrastructure et du réseau de services de transport au Nouveau-Brunswick et, avec l'étendue du réseau, le besoin d'aide financière pour le maintenir. Voici les principaux points de son exposé :

- Six millions de personnes ont utilisé les réseaux de transport en commun à Fredericton, Moncton, Saint John et Miramichi l'an dernier.
- L'achalandage des autocars (Acadian Lines) et des trains de VIA Rail est à la baisse.
- La province est aux prises avec des défis géographiques (écart urbain/rural) et démographiques (doublement de la population de plus de 65 ans en vingt ans).
- La majorité des ménages du Nouveau-Brunswick ont leurs propres véhicules et près de 90 % de la population utilise un véhicule pour se rendre au travail.
- Il a terminé en posant une question à l'auditoire : les gens sont-ils prêts à changer leurs habitudes de transport et, si oui, comment pouvons-nous élaborer des stratégies pour les encourager à le faire?

**Stéphane Leclair**

**Directeur général, Société d'inclusion économique et sociale (SIES)**

M. Leclair a souhaité la bienvenue aux participants et soulevé plusieurs points :

- Le transport est la clé de nombreux défis et aide les Néo-Brunswickois à accéder à l'emploi, aux rendez-vous médicaux, aux programmes après l'école, tout en facilitant l'inclusion sociale de nombreux citoyens.
- Cette conférence réunit des conférenciers de différentes régions du Canada et des États-Unis afin de les amener à parler de pratiques exemplaires et de modèles qui pourraient être mis en œuvre au Nouveau-Brunswick.
- La conférence encouragera les participants à entamer un dialogue sur les solutions possibles pour le transport rural.
- La conférence a pour but d'échanger de l'information avec les participants afin qu'ils puissent retourner chez eux et dialoguer avec leurs intervenants et mettre en place un modèle qui correspond aux besoins et aux capacités de leur région.

## Séance 1 : Début de la conversation

**Steven Battah**

**Sous-ministre, ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (MEGL)**

Même si le MEGL ne joue pas un rôle direct dans l'administration de l'infrastructure de transport, il travaille très étroitement avec les districts de services locaux et les municipalités qui ont tous un rôle important à jouer dans ces questions. M. Battah a signalé que les gens se déplacent davantage à pied et à vélo que par les années passées, malgré que nous dépendons encore beaucoup de l'automobile, ce qui nécessite un milieu sécuritaire pour tous les usagers de la route. Il a mis en relief certains des services offerts par les municipalités et souligné la nécessité pour les représentants élus et non élus de participer à la planification.

**Ahmed Dassouki**

**Analyste des politiques, MTI**

M. Dassouki a donné un aperçu du transport multimodal au Nouveau-Brunswick et présenté des statistiques pour VIA Rail, les autocars (Acadian et Trius), les traversiers et le transport en commun.

- Il a souligné certains des défis concernant le transport collectif, notamment :
  - le maintien et l'augmentation de l'achalandage;
  - l'incapacité de lancer et de négocier des services entre les districts de services locaux et les municipalités.
- Il a fait ressortir certains points ayant trait à la situation démographique et à l'utilisation des services de transport au Nouveau-Brunswick :
  - croissance de la population de 65 ans et plus (environ 17 % de la population actuelle, 30 % d'ici 2036);
  - 47,4 % de la population au Nouveau-Brunswick est rurale;
  - seulement 2,5 % des Néo-Brunswickois utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, comparativement à 11,5 % à l'échelle nationale;
  - il y a 1,38 véhicule par ménage au Nouveau-Brunswick.

M. Dassouki a discuté également de la *Loi sur les transports routiers*, qui réglemente les exploitants d'autobus dans la province. Certaines provinces canadiennes ne réglementent pas les transporteurs sur le plan économique, certaines ont une « réglementation assouplie » (le Nouveau-Brunswick) et d'autres, une « réglementation lourde » (la Nouvelle-Écosse). Il a cité des réussites canadiennes, dont le programme d'aide au transport communautaire de la Nouvelle-Écosse et le programme d'aide au transport en commun pour les personnes handicapées de la Saskatchewan. Il a mentionné également un rapport des États-Unis sur un programme de recherche coopérative sur le transport en commun (TCRP 94), qui fait état des clés du succès pour le transport rural.

**Trevor Hanson**

**Professeur adjoint en génie civil, Université du Nouveau-Brunswick**

M. Hanson a parlé de la nécessité de bien comprendre le comportement des gens en matière de déplacements et présenté les conclusions de son projet de recherche, réalisé avec le professeur Eric Hildebrand, sur les conducteurs âgés en milieu rural au Nouveau-Brunswick, lequel comprenait une étude détaillée des journaux de déplacements de soixante volontaires âgés de 54 à 92 ans.

- Il a indiqué qu'une « pénurie de moyens de transport » peut être définie de différentes façons et que, même si des données et des enquêtes nationales peuvent être utiles, les données tirées d'un journal de déplacements peuvent fournir de l'information très détaillée pour mieux comprendre les habitudes individuelles. Cela peut contribuer à l'élaboration de solutions de rechange.
- Les ruraux ont tendance à faire des déplacements « en chaîne » (quitter la maison, faire plusieurs arrêts, revenir à la maison).
- Dans son échantillon, les participants ont fait de 3 à 7 déplacements par jour dans un véhicule, nombre qui baisse avec l'âge.
- À la question de savoir comment ils se débrouilleraient sans une voiture, les participants ont dit qu'ils compteraient sur des amis et des membres de leur famille dans 52 % de leurs déplacements; ils décideraient de ne pas faire le déplacement prévu dans 34 % des cas.
- La capacité des participants de trouver des solutions de rechange dépend du type de déplacement (les participants ont dit que leur plus grande difficulté était de trouver des solutions de rechange pour les déplacements à des fins médicales).

M. Hanson a également donné deux exemples anecdotiques où des enquêtes peuvent ne pas capter les difficultés de transport d'une personne : dans un cas, une femme âgée n'avait personne pour la ramener de l'hôpital après une chirurgie oculaire; dans l'autre, une femme âgée a dit qu'elle ne pouvait pas prendre l'autobus pour faire ses emplettes parce qu'elle ne pourrait pas ramener la quantité d'épicerie nécessaires pour toute une semaine.

## Séance 2 : Le pouvoir de l'information

Cyril Johnston

Vice-président, Commission de l'énergie et des services publics (CESP)

M. Johnston a expliqué les rôles et les responsabilités de la CESP en ce qui a trait à la réglementation des services de transport au Nouveau-Brunswick.

- Si une personne veut exploiter un service d'autobus contre rémunération ou à titre lucratif, elle doit présenter une demande de permis à la CESP.
- La CESP est limitée par la loi et ne peut dévier de la *Loi sur les transports routiers* ni de la *Loi sur les véhicules à moteur*.
- Tous les transporteurs routiers titulaires d'un permis au Nouveau-Brunswick sont des services publics.
- La CESP n'est pas un ministère du gouvernement, ni un conseiller en matière de politiques gouvernementales.
- La *Loi sur les transporteurs routiers* ne s'applique pas :
  - aux autobus non exploités contre rémunération;
  - aux autobus scolaires qui transportent des écoliers;
  - aux véhicules utilisés en vue du transport en commun en wagonnette.

Il a ensuite décrit les types de permis (service régulier ou irrégulier), le processus de demande et les critères d'approbation des demandes. Étant donné que les transporteurs routiers sont considérés comme étant des services publics, les tarifs demandés et les services fournis doivent être approuvés par la CESP. Son approbation est également nécessaire pour la cessation d'un service. Après son exposé,

M. Johnson répond à des questions concernant les pouvoirs de la CESP, les demandes de « zones contiguës » à une municipalité (zones exemptes des conditions jugées nécessaires) et la sécurité.

**Thérèse Domingue**

**Directrice, Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ)**

M<sup>me</sup> Domingue a expliqué comment les services de transport collectif s'inscrivent dans le cadre opérationnel du gouvernement du Québec.

- Les partenariats sont extrêmement importants au niveau réglementaire et, dans les milieux ruraux, la mobilité est prioritaire.
- Même si l'on discute beaucoup des autobus, le plus facile est d'envoyer un taxi dans les collectivités rurales.
- Le Québec est différent du Nouveau-Brunswick en ce qu'il a trois niveaux de gouvernement qui s'occupent des transports collectifs.
- Elle a souligné certaines possibilités de financement, ainsi que la nécessité pour les conducteurs ruraux de changer leurs habitudes afin que les transports collectifs deviennent une option viable.
- Pour conclure, elle a lancé un appel à l'utilisation des ressources qui existent déjà (comme les autobus scolaires) afin de créer de nouveaux services, tout en prenant appui sur d'autres programmes.

**Harold Nicholson**

**Président du conseil d'administration, Transport Action Atlantic, un groupe de promotion des transports collectifs**

M. Nicholson a parlé du besoin de mobilité pour les citoyens des sociétés modernes et a invité les gouvernements à s'engager et à formuler une vision claire pour aider à répondre aux besoins des personnes qui conduisent ou de celles qui ne conduisent pas. Voici certains des défis qu'a à relever le Nouveau-Brunswick :

- Le tiers de la population du Nouveau-Brunswick ne peut pas conduire ou ne conduit pas.
- Il y a des services d'autobus interurbains où l'aller-retour ne peut s'effectuer au cours d'une même journée et il n'y pas de service aérien intraprovincial.
- Les coupures fédérales chez VIA Rail pourraient réduire la fréquence des trains au Nouveau-Brunswick.
- Le transport rural est important pour Transport Action Atlantic, comme en témoignent des exemples tels que les services de transport à la demande (*Dial-a-Ride*), les services de transport en commun du comté de Kings (Nouvelle-Écosse) et les services de transport collectif du comté d'Aroostook (Maine).
- Il a invité le gouvernement à participer à la prestation des services de transport nécessaires qui ne peuvent être assurés par le secteur privé à titre lucratif.
- Il a signalé que le Nouveau-Brunswick a une loi régissant les transports et qu'avec quelques modifications, celle-ci pourrait s'appliquer au transport de passagers. Il a également parlé du concept selon lequel des régies locales des transports seraient financées par le gouvernement provincial.



# Jour 1

Résumé des tables rondes

## Jour 1 : Tables rondes

La première table ronde s'est déroulée à la suite de la séance n° 1. Elle avait pour but de « commencer la conversation » et cherchait à répondre aux trois questions suivantes :

1. Les conférenciers ont-ils présenté des faits ou des idées qui vous ont surpris?
2. Dans votre groupe, dressez une liste des préoccupations (au moins cinq) que vous avez au sujet du transport au Nouveau-Brunswick. À votre avis, quelles sont les préoccupations les plus pressantes aujourd'hui? Selon vous, quelles seront les préoccupations les plus pressantes dans vingt ans?
3. Le Nouveau-Brunswick est-il en mesure de lever ces préoccupations? Pourquoi ou pourquoi pas?

Les participants ont formé des groupes au hasard autour de seize tables et désigné un animateur et un preneur de notes. Les réponses aux questions ont été inscrites sur des feuilles qui ont été recueillies après la séance. Les principaux points soulevés par chaque table ont été organisés en thèmes afin de pouvoir comparer les réponses de chaque groupe.

### Ce que les groupes ont trouvé de « surprenant »

Les résultats de la première question figurent au tableau qui suit. Les réponses de chaque groupe ont été organisées en thèmes, synthétisant les principaux points inscrits sur les feuilles.

**Tableau 1 : Ce que les groupes ont trouvé de « surprenant » dans les exposés de la séance n° 1**

Thème	Nombre de groupes	Pourcentage de tous les groupes
Différence entre les données sur les déplacements des personnes âgées et les perceptions	12	75 %
Statistiques sur le nombre de véhicules par ménage au Nouveau-Brunswick	6	38 %
Tendances démographiques au Nouveau-Brunswick	6	38 %
Données sur l'utilisation des moyens de transport de rechange au Nouveau-Brunswick	3	19 %
Manque de discussion de la pauvreté ou des faibles revenus	2	13 %
Manque de discussion de l'accessibilité	2	13 %
Responsabilité du gouvernement à l'égard de l'infrastructure de transport	2	13 %
Absence de solutions de rechange pour les milieux ruraux	1	6 %
Absence de données sur le nord du Nouveau-Brunswick	1	6 %

La majorité des groupes ont trouvé surprenant que les données présentées sur les déplacements des personnes âgées différaient de leur perception en ce qui a trait au nombre de déplacements par jour, à l'utilisation éventuelle de solutions de rechange, à la dépendance à l'égard de l'automobile et au moment des déplacements durant la journée. En d'autres mots, les conducteurs âgés sont plus actifs qu'on ne le pensait. Plusieurs groupes ont également été surpris du nombre élevé de personnes qui possèdent une automobile au Nouveau-Brunswick, ainsi que du nombre de personnes qui utilisent l'automobile pour le travail. Plusieurs groupes ont dit être surpris de certaines tendances démographiques au Nouveau-Brunswick, ainsi que de la croissance prévue de la population âgée et de la faible densité de la population. Certains groupes ont été surpris des données présentées sur l'utilisation de solutions de rechange à l'automobile dans la province, en particulier la baisse du nombre de personnes qui utilisent les autobus interurbains et VIA Rail. D'autres groupes ont été surpris que les conférenciers ne parlent pas des problèmes de transport associés à la pauvreté et aux faibles revenus, ni des problèmes d'accessibilité. D'autres encore ont été surpris de l'étendue de la responsabilité du gouvernement provincial envers l'infrastructure de transport. Un groupe a été surpris de l'absence de solutions de rechange rurales au Nouveau-Brunswick, alors qu'un autre s'attendait à voir plus d'information sur les besoins en matière de transport du nord du Nouveau-Brunswick.

### **Préoccupations relatives au transport**

Les groupes ont été invités à dresser une liste de préoccupations pressantes relatives au transport au Nouveau-Brunswick. Au total, vingt préoccupations ont été soulevées par les différents groupes. Celles-ci sont présentées ci-dessous en indiquant le nombre de groupes ayant inscrit chaque préoccupation sur sa liste.

**Tableau 2 : Préoccupations relatives au transport au Nouveau-Brunswick**

Préoccupation	Nombre de groupes	Pourcentage de tous les groupes
Accessibilité (accès physique pour les personnes handicapées)	8	50 %
Coûts (système, infrastructure, usager)	8	50 %
Accès au transport collectif	5	31 %
Centralisation des installations et répercussion sur le transport	5	31 %
Accès à des options pratiques	4	25 %
Vieillessement de la population et évolution démographique	4	25 %
Défis ruraux	4	25 %
Réglementation prohibitive	4	25 %
Utilisation des véhicules non utilisés (autobus scolaires)	3	19 %
Accommodement des enfants (sièges d'auto) et des familles	3	19 %
Remise en question des perceptions concernant l'utilisation de l'automobile	2	13 %
Absence de membres de la famille sur qui compter	2	13 %

Pertes de solutions de rechange à l'automobile (train et autobus)	2	13 %
Absence de données à l'appui des prises de décision	2	13 %
Absence d'incitatifs pour les conducteurs bénévoles	1	6 %
Aide à l'accès aux ressources pour les personnes à risque	1	6 %
Craintes des conducteurs bénévoles en matière de responsabilité civile	1	6 %
Besoins particuliers à satisfaire en matière de transport	1	6 %
Connaissances et communications	1	6 %
Connectivité entre les systèmes de transport	1	6 %

Même si la liste est organisée selon le nombre de groupes ayant inscrit chaque préoccupation, elle ne doit pas être interprétée comme un classement par ordre d'importance ou de validité des préoccupations, mais comme une indication du degré de reconnaissance de chaque préoccupation entre les groupes.

### **Le Nouveau-Brunswick est-il en mesure de régler les préoccupations?**

Deux groupes ont dit que le Nouveau-Brunswick n'était pas en mesure de lever les préoccupations, tandis que deux autres ont estimé qu'il n'y a actuellement pas d'intérêt au Nouveau-Brunswick pour aller de l'avant tant qu'on améliore les politiques et qu'on met des ressources en place. D'autres groupes ont cerné de nombreux défis qui doivent tout d'abord être compris pour que les préoccupations soient levées :

- les services de transport sont vus comme une responsabilité municipale (et non provinciale);
- la faible densité de la population en milieu rural;
- le manque de sensibilisation aux problèmes de transport;
- la tendance à la baisse de l'achalandage des autobus.



# Jour 2

## Résumé des exposés des conférenciers

<b>Dialogue sur le transport communautaire – Jour 2</b> <b>Le 13 juin 2012</b>	
<b>8 h 30 – 9 h</b>	<b>Accueil et récapitulation</b>
<b>9 h – 10 h 30</b>	<b>Approches régionales en matière de transport</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pat Scrimgeour (OC Transpo)</li><li>• Pat Stafford (RIC de la région 8 et service de transport à la demande)</li><li>• Claredon Robichaud (Société de transport de Clare)</li></ul>
<b>10 h 45 – 12 h 15</b>	<b>Le transport collectif au Nouveau-Brunswick</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sandy McNeil (Division du transport en commun de Fredericton)</li><li>• Cristin Muecke (Ministère de la Santé)</li><li>• Alycia Morehouse (Transport actif, Fredericton)</li></ul>
<b>13 h – 14 h 30</b>	<b>Solutions néo-brunswickoises</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Frank McCarey (Saint John Transit)</li><li>• Sara Stashick (Région 2, Saint John)</li><li>• Germaine Guimond (Région 11, Kent)</li></ul>
<b>3 :00 pm – 3 :30pm</b>	<b>Keynote Address</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Katherine Freund (UN America)</li></ul>

## Jour 2 : Résumé des exposés des conférenciers

Un total de trois séances ont eu lieu le jour 2, notamment sur les approches régionales en matière de transport, le transport en commun au Nouveau-Brunswick et les solutions néo-brunswickoises.

### Séance 3 : Approches régionales en matière de transport

**Pat Scrimgeour**

**Gestionnaire, Planification des services de transport en commun, OC Transpo, Ottawa**

M. Scrimgeour a présenté un aperçu détaillé des services de transport en commun à Ottawa et de la façon dont on assure la prestation de services ruraux et régionaux de transport collectif.

- Le réseau de transport en commun urbain comprend un *Transitway* (service rapide par bus), qui transporte 10 000 personnes par heure par direction, chiffre qui devrait passer à 14 000 lorsque le système léger sur rail sera mis en service.
- OC Transpo a six itinéraires qui desservent 11 villages ayant une population de 2 000 à 5 000 personnes. Ces itinéraires desservent 800 personnes par jour.
- Des itinéraires additionnels ont été abandonnés graduellement en raison d'une baisse de l'achalandage.
- Il en coûte à OC Transpo 300 \$ par trajet pour offrir le service; mais seulement 8,25 \$ par trajet sont recouverts à même les tarifs.
- Ottawa a un parc de taxis, dont 10 % sont accessibles aux personnes handicapées.
- Il existe des partenariats avec des fournisseurs de services de transport ruraux et régionaux, selon lesquels les autobus peuvent accéder gratuitement au *Transitway*; les tarifs sont également intégrés afin de faciliter le mouvement des passagers.
- La ville offre aussi une aide financière aux organismes communautaires pour la prestation de services de transport. Ces organismes peuvent fournir des services de transport à un moindre coût et prioriser l'usage en fonction du but des déplacements (p. ex. se rendre à un rendez-vous médical ou aller chercher une crème glacée).

M. Scrimgeour a également répondu aux questions de l'auditoire. Quelqu'un lui a demandé comment les questions de responsabilité civile sont traitées dans le financement des organismes communautaires. Il a répondu que ces organismes devaient confirmer qu'ils avaient une assurance-responsabilité. On lui a également demandé quels genres de services sont offerts aux personnes ayant une déficience visuelle (comme l'annonce du prochain arrêt). Il a répondu qu'OC Transpo est en train d'implanter un nouveau système informatique qui annonce le prochain arrêt automatiquement (à la place des conducteurs). Quelqu'un l'a questionné sur les partenariats entre les conseils scolaires et OC Transpo. Il a répondu qu'il existait des partenariats qui permettent aux étudiants d'utiliser les autobus urbains, mais que l'utilisation des autobus scolaires pour le transport en commun ne fonctionnait pas (les gens ne veulent pas les utiliser) et que les coûts étaient plus élevés que prévu. Une personne lui a demandé comment OC Transpo mettait en application les frais inférieurs pour les usagers à mobilité réduite des services de taxi. Il a répondu que la ville d'Ottawa délivre les permis d'exploitation de taxi. Les plaques d'immatriculation sont transférables et peuvent coûter 100 000 \$ chacune, ce qui est élément d'actif considérable pour les exploitants de taxis. Les exploitants peuvent se procurer gratuitement des plaques de véhicule accessible à condition de desservir quiconque appelle pour un service accessible dans la région et ils peuvent ne demander que le tarif normal.

**Pat Stafford,  
Conseillère indépendante, Réseau d'inclusion communautaire du comté de Charlotte**

M<sup>me</sup> Stafford a présenté un exposé sur le service de transport à la demande (Dial-a-Ride) du comté de Charlotte au nom de la gestionnaire, Dana Planetta, qui n'a pu participer à la conversation.

- Le service a commencé en 2005 et est fondé sur un modèle de la Nouvelle-Écosse; il est destiné aux personnes qui n'ont pas les moyens d'accéder à des services de transport abordables.
- Il s'agit d'un service de répartition qui jumelle des conducteurs bénévoles à des demandes de transport (avec avis de 48 heures).
- L'utilisation du service a augmenté de façon spectaculaire depuis sa mise en place. En 2005, 144 personnes en ont bénéficié et en 2011, 7 176.
- Le service est surtout utilisé pour des rendez-vous médicaux (41 % de tous les trajets), suivis par les trajets au travail (29 %) et les courses personnelles (11 %).
- Le service collabore également avec la banque alimentaire locale en livrant des aliments.
- Au début, le coût par trajet était de 76 \$, mais il a baissé à moins de 20 \$.
- Il y a eu des problèmes à surmonter en ce qui concerne les conducteurs bénévoles, car certains d'entre eux ne conduisent pas pendant les mois d'hiver ou ne sont pas disponibles pendant cette période.
- Les sources de financement sont les suivantes :
  - Droits d'adhésion/cotisations/frais de transport
  - Entreprises locales
  - Fondations
  - Organismes de bienfaisance
  - Municipalités de la région
  - Campagnes de financement communautaires
  - Financement axé sur des projets (Nouveaux Horizons pour les aînés)
- Le service doit encore compter sur l'aide financière du gouvernement provincial (il est peu probable que le service puisse devenir complètement autonome à l'avenir).

Dans les années à venir, le service doit élargir sa couverture géographique, se faire mieux connaître et recruter davantage de bénévoles. Mme Stafford a indiqué que le service devait son succès aux éléments suivants :

- l'appui continu de la collectivité;
- il a commencé petit, puis a grossi prudemment;
- apprendre et s'adapter en travaillant avec les gens
- un personnel dévoué et compétent;
- un noyau de bénévoles engagés.

M<sup>me</sup> Stafford a répondu à une question concernant le budget de fonctionnement du service. Au cours de la première année, le budget était de 40 000 \$; il est actuellement de 150 000 \$ par année.

**Claredon Robichaud**

**Fondateur et pionnier de Transport de Clare, municipalité de Clare, en Nouvelle-Écosse**

M. Robichaud a présenté des renseignements généraux sur Clare, qui a une population de 8 000 personnes sur un territoire de 50 km<sup>2</sup>.

- D'ici septembre 2012, il s'attend à pouvoir desservir l'ensemble du comté de Digby.
- Transport de Clare offre des services de transport à l'aide de deux fourgonnettes et de trois autobus sur 450 km de routes au coût de 7,50 \$ l'aller simple ou de 75 \$ par semaine si le service est utilisé à des fins d'emploi.
- Il a réussi à attirer 11 000 \$ par année en commandites d'entreprises et 13 000 \$ en dons de bienfaisance; il a récemment obtenu un contrat de transport scolaire de 28 000 \$.
- Il a également donné environ 12 000 \$ par année en trajets subventionnés.
- Depuis ses débuts en 1996, le service est passé de 4 000 trajets sur 14 000 km à 18 000 trajets sur 231 000 km en 2011.
- Il a réussi à recueillir un total de 10 \$ pour chaque dollar reçu du gouvernement grâce aux tarifs demandés et à d'autres sources de financement.

M. Robichaud a souligné le grand sentiment d'appartenance et de fierté communautaire à l'égard de son service, tout en indiquant que le bouche-à-oreille est la clé de son succès. Il y a toutefois des défis à relever, notamment le fait que le prix élevé de l'essence a une incidence sur le résultat net de l'organisation, mais encourage les gens à utiliser le service, le fait que le gestionnaire du système n'est pas rémunéré, et ce, depuis 17 ans, et le fait qu'il est difficile de renverser la « culture de l'automobile ». Il a donné des lignes directrices pour la planification d'un service de transport en commun :

- identifier la clientèle;
- déterminer où les gens veulent aller;
- trouver un niveau de service qui convient à la collectivité – service classique, porte-à-porte, service personnel.
- Choisir un type et un nombre appropriés de véhicules.

Transport de Clare a également établi des partenariats avec Acadian Lines, les taxis et Kings Transit en Nouvelle-Écosse.

## **Séance 4 : Le transport collectif au Nouveau-Brunswick**

**Sandy McNeil**

**Gestionnaire du transport en commun, ville de Fredericton**

M. McNeil présente des faits et des chiffres sur le service de transport en commun de Fredericton.

- Les itinéraires du transport en commun à Fredericton viennent à 400 m près de 92 % des résidences de la ville.
- Le système a eu des dépenses de 4,4 millions de dollars contre des revenus de 1,7 million, correspondant à 1,3 million de trajets.
- Le transport en commun à Fredericton offre les avantages suivants :
  - atténuation de la congestion routière (la fermeture du pont Princess Margaret a fait augmenter l'achalandage);
  - facilitation de l'accès aux possibilités économiques et sociales.

- La moitié du parc d'autobus à itinéraire fixe du transport en commun de Fredericton a des équipements qui favorisent l'accessibilité, comme des dispositifs d'agenouillement et des rampes.
- Voici certains des défis à relever :
  - le transport en commun de masse est prospère lorsque la densité de la population est élevée et qu'il y a des secteurs de forte densité dans la ville;
  - il est nécessaire de mettre en place de nouveaux services pour s'adapter au développement;
  - il est également nécessaire de répondre aux attentes élevées que les usagers ont à l'égard du service.

**Alycia Morehouse**

**Coordonnatrice des changements climatiques, ville de Fredericton**

M<sup>me</sup> Morehouse présente des faits et des chiffres sur le transport actif et le programme Pensons vert à Fredericton :

- En 2011, l'Organisation mondiale de la santé a reconnu Fredericton comme la huitième ville au monde où la qualité de l'air est la meilleure.
- L'encouragement continu à utiliser des modes de transport de rechange est la clé du maintien de l'air frais.
- Changer les habitudes prend du temps et de l'énergie... les sentiers pédestres et les pistes cyclables sont un pas dans la bonne direction.
- Il y a 85 km de sentiers dans la ville, dont un certain pourcentage est pavé (ce qui favorise d'autres formes de transport et permet de déblayer les sentiers en hiver).
- La fermeture du pont Princess Margaret a fait augmenter de 28 % la circulation pédestre et de 125 % la circulation cycliste (2010).

M<sup>me</sup> Morehouse a répondu à un certain nombre de questions de l'auditoire, notamment sur les problèmes de sécurité liés aux pistes cyclables et aux intersections. Elle a répondu qu'il appartient à chacun de contribuer au bon partage de la route et que la ville a à cœur de rendre les pistes cyclables faciles d'accès et sécuritaires. Quelqu'un d'autre lui a posé une question sur le genre de travail que le programme Pensons vert fait pour essayer de combiner développement, gestion et planification dans l'aménagement urbain. Elle a répondu que la durabilité est un sujet important au sein de l'organisation et que celle-ci s'efforce de répondre aux besoins de la collectivité. Elle signale également que l'examen des règlements de zonage permet une discussion ouverte au sein de la collectivité.

**Dre Cristin Muecke**

**Médecin hygiéniste régional, Fredericton**

L'exposé du D<sup>re</sup> Muecke a porté sur la santé publique, l'environnement bâti et le transport. Elle a décrit l'environnement bâti comme les aménagements urbains et ruraux qui constituent un milieu de vie.

- Les ouvrages bâtis sont importants pour la santé, car environ 40 % de l'état de santé global est relié aux décisions que nous prenons tous les jours.
- Il ne sert à rien de dire aux gens qu'ils doivent mieux manger et faire plus d'exercice physique si l'environnement bâti ne leur permet pas de le faire.
- La planification et la conception peuvent avoir un effet sur la santé en termes d'accessibilité, d'exposition aux blessures, de qualité de l'air, de qualité de l'eau et d'atténuation du bruit.

- Le transport peut être un problème pour la santé publique, car les routes sont principalement conçues pour les voitures, ce qui peut décourager d'autres usagers.
- La planification du transport communautaire doit faire preuve de créativité et il faut qu'il y ait un plan pour répondre aux besoins en matière de santé dans les options de transport et pour rendre les autres modes de transport plus pratiques.
- Pour répondre à ces besoins, il faut de la collaboration et du leadership; il faut aussi savoir apprendre de nos erreurs et des autres.

D<sup>re</sup> Muecke a également répondu aux questions de l'auditoire. Quelqu'un lui a demandé s'il est possible de conditionner les gens à utiliser le transport actif dès un jeune âge et si les écoles ne pourraient pas être situées de manière à encourager les élèves à marcher. Elle a répondu que la formation indirecte d'habitudes dans ce genre d'initiative peut créer des situations où les enfants voient des formes actives de transport comme une option prioritaire. Elle a poursuivi en disant que plus il y a de séparation physique entre les activités quotidiennes et moins il y a de chances de promouvoir des formes actives de transport. Une autre personne a fait remarquer que même si les enfants sont à distance de marche de l'école, bon nombre de parents ont un sentiment de sécurité lorsqu'ils conduisent leur enfant à l'école. Une autre a signalé que de nombreuses personnes qui vivent dans la pauvreté à Fredericton doivent marcher parce que les logements abordables, les services sociaux et les dépôts de bouteilles consignées sont éloignés et mal raccordés aux services de transport en commun.

## **Séance 5 : Solutions néo-brunswickoises**

**Frank McCarey**  
**Directeur général, Saint John Transit Commission**

M. McCarey a parlé du service de banlieue COMEX (Community Express), qui relie depuis 2008 les collectivités de la vallée de Kennebecasis à la ville de Saint John.

- Il s'agit d'un service à arrêts limités, qui comprend des parcs de stationnement incitatifs.
- Ce service a aidé à éliminer le besoin de créer davantage de garages de stationnement dans la ville, qui coûtent de 30 000 \$ à 40 000 \$ par place à construire.
- Il y a 13 trajets d'entrée dans la ville le matin et 13 autres de sortie le soir.
- Ce service aurait permis de retirer 400 véhicules de la route dans la ville de Saint John.
- Le coût de ce service est entièrement couvert par les passagers ou les municipalités qui en bénéficient, pour un taux de recouvrement de 65 %.
- Un tel service pourrait être avantageux à Fredericton et à Moncton pour les municipalités périphériques.
- M. McCarey a également parlé de la possibilité de créer des parcs de stationnement incitatifs près des routes importantes afin de favoriser le covoiturage.

M. McCarey a répondu aux questions de l'auditoire. Quelqu'un lui a demandé si le fonds fédéral d'immobilisations pour le transport en commun allait être de nouveau disponible pour d'autres collectivités. Il a répondu qu'il ne semblait pas que le programme de financement soit offert de nouveau, mais que des efforts sont actuellement déployés pour qu'il soit rétabli. Une autre personne a fait remarquer que les autobus du service COMEX offrent aussi un accès Wi-Fi à bord.

**Sara Stashick**  
**Consultante en développement durable, Saint John**

M<sup>me</sup> Stashick a décrit le projet de recherche entrepris à l'appui de l'initiative de transport urbain de Saint John au nom de Vibrant Communities Saint John. Le comité directeur du projet comprenait autant de types d'intervenants de la collectivité que possible et s'est généralement concentré sur le transport collectif (le plus abordable ou accessible pour la clientèle cible).

- Il y a eu un fort engagement des médias, ce qui a aidé à respecter les échéances et à obtenir la participation du public.
- L'étude avait pour but de mieux comprendre les trajets effectués par les usagers du transport collectif, ainsi que les points de vue des non-usagers.
- L'enquête a permis de recueillir des données quantitatives et qualitatives afin de mieux comprendre comment le transport est inaccessible aux usagers éventuels.
- Il y a eu un sondage mené en ligne et des groupes de discussion. Au total, 525 questionnaires ont été recueillis.

Pour ce qui est des résultats, les questionnaires ont révélé que :

- l'abordabilité des tarifs n'est **pas** considérée comme un problème par les participants;
- la souplesse est un problème important, y compris les horaires peu pratiques.

M<sup>me</sup> Stashick a soulevé le fait que l'information et la communication sont essentielles pour améliorer l'achalandage des services de transport collectif (être au courant du service est la première étape pour que les gens l'utilisent).

- À l'heure actuelle, il y a des employeurs à Saint John qui offrent des subventions pour les places de stationnement; or les employeurs pourraient plutôt acheter deux ou même trois cartes d'abonnement pour leurs employés.
- Le rapport final devrait être publié en juillet 2012, avec des recommandations menant à la mise en œuvre de la phase 2.

**Germaine Guimond**  
**Présidente, Réseau d'inclusion communautaire de la région 11 (comté de Kent)**  
**Championne siégeant au comité sur le transport**

M<sup>me</sup> Guimond a indiqué que les avantages mesurables du transport communautaire comprennent l'accessibilité aux installations médicales.

- Les données recueillies à l'aide de sondages ont aidé à définir des tendances selon lesquelles des trajets pourraient être éliminés en modifiant la façon dont une personne fait ses courses personnelles (par exemple, utiliser les dépôts bancaires directs au lieu de se rendre à la banque).
- Les personnes qui vivent en milieu rural sont habituées à travailler ensemble pour obtenir ce dont elles ont besoin étant donné qu'elles ont moins de ressources que les grandes collectivités.
- M<sup>me</sup> Guimond a plaidé pour l'utilisation des autobus scolaires à des fins de transport communautaire (faisant en sorte que tous les membres d'une famille puissent utiliser le système) et pour une collaboration accrue de la part des gouvernements (dont les ministères des Transports et de l'Éducation) afin que cela devienne réalité.

## Discours principal

### Katherine Freund, fondatrice de l'Independent Transportation Network (ITN America)

M<sup>me</sup> Freund a commencé par décrire les avantages imprévus de trois grandes forces mondiales, soit l'environnement et l'énergie, l'économie et le vieillissement de la population, dans la genèse d'ITN America. Le modèle d'ITN America en est un d'adhésion sans but lucratif fondé à Portland, au Maine, qui crée de nombreux aspects de la collectivité :

- un compte de transport personnel;
- une approche souple face aux ressources.

Elle a fait état de recherches qui indiquent que les femmes survivent à la décision de ne pas participer à un système de transport par 11 ans et les hommes, par 15 ans. Cela signifie qu'il fallait trouver une solution qui croîtrait avec l'âge de la population. Le modèle d'ITN America a plusieurs aspects novateurs :

- les bénévoles peuvent recevoir des crédits dans le système qu'ils peuvent appliquer plus tard pour leurs propres besoins;
- les crédits peuvent être utilisés pour :
  - aider à payer le trajet d'une personne à faible revenu (fonds de bourse pour les routes);
- il y a un seul système d'information et un ensemble de règles opérationnelles partagées, une marque et un modèle reproductible d'interconnexion (possibilité d'accumuler des crédits à Portland qui peuvent être envoyés à une mère à mobilité réduite au Connecticut);
- l'automobile est plus qu'un moyen de transport, elle crée un sentiment d'indépendance et de liberté;
- les tarifs sont établis en fonction de la manière dont l'utilisateur utilise le service (les tarifs sont plus faibles si l'on s'organise avec d'autres personnes et à l'avance), ce qui est un incitatif pour les consommateurs.

Le modèle d'ITN America peut exploiter le pouvoir du marché à des fins sociales. Le tarif demandé ne correspond qu'à peu près à la moitié de ce que coûte réellement le trajet, mais on n'a pas besoin de soutien gouvernemental. M<sup>me</sup> Freund a indiqué que si l'on bâtit un modèle qui dépend du soutien des contribuables, tôt ou tard on finit par être retranché du budget. Elle a également remis en question les perceptions du transport chez les participants : les gens ont besoin d'espaces personnels et d'espaces communautaires (des cours arrière par opposition à des parcs, des maisons par opposition à des stations publiques) et cela peut également s'appliquer au transport (une automobile privée par opposition à un autobus). Le modèle d'ITN America offre une nouvelle option de mobilité communautaire qui met à contribution la capacité sous-utilisée du transport privé, de l'assurance privée et de la main-d'œuvre. Il utilise un système d'information qui sait où sont les véhicules et quels sont ceux qui ont besoin de transport afin de coordonner les trajets ensemble. Le modèle « Everywhere » d'ITN est la prochaine étape qui relie les gens de partout avec ceux qui ont besoin de services de transport. Les gens peuvent acquérir des crédits partout où ils offrent des services de transport. Pour en savoir davantage, il suffit de consulter le site Web [www.ITNAmerica.org](http://www.ITNAmerica.org).

M<sup>me</sup> Freund a indiqué que les raisons d'utiliser ITN America sont les mêmes que celles évoquées dans d'autres exposés au cours de la conférence. Les données disponibles chez ITN America peuvent conduire à beaucoup de connaissances sur les habitudes et les comportements de conduite qui aideront à

répondre aux besoins réels futurs des usagers. M<sup>me</sup> Freund a également présenté des commentaires sur les usagers :

- 12 % des usagers disent que c'est cher, mais que ça en vaut la peine;
- 2 % disent que c'est trop cher;
- 98 % le recommanderaient à n'importe qui.

Elle a conclu en disant qu'une approche comme celle d'ITN America a des avantages imprévus. Lorsque les temps sont durs et que les gens s'entraident, elle croit que cela vaut mieux que de simplement embaucher quelqu'un pour faire le travail. Ainsi, les caractéristiques qui font que les communautés rurales sont si spéciales et si fortes amèneront les gens à s'entraider à l'avenir.

M<sup>me</sup> Freund a répondu à des questions de l'auditoire. On lui a demandé si des filiales ont déjà été créées au Canada. Elle a répondu qu'un plan d'activités pour le Canada était en voie d'élaboration depuis quelques années, mais qu'il n'a pas encore abouti. Il y a des problèmes en ce qui concerne les différences de compétence, le mouvement des données entre les frontières, les différences des lois sur l'assurance. Quelqu'un d'autre lui a demandé s'il faut avoir accès à Internet pour utiliser le service. Elle a répondu que le service peut être utilisé à l'aide du téléphone seulement.

Après le discours, **Léo-Paul Pinet**, président du conseil d'administration de la SIES, et **Scott MacAfee**, président de la conférence et coordonnateur des RIC, présentent leurs commentaires de clôture.



# Jour 2

Résumé des tables rondes



## **Jour 2 : Tables rondes**

Les participants ont été organisés en groupes selon la région de leur RIC afin de répondre à la question suivante : Comment pouvons-nous travailler ensemble pour améliorer le système de transport au Nouveau-Brunswick? Cette question a été divisée en trois sous-questions afin de faciliter la discussion :

1. Que faut-il faire au « niveau local » (municipalités, districts de services locaux) pour assurer que tous les Néo-Brunswickois peuvent répondre à leurs besoins en matière de transport?
2. Que faut-il faire au « niveau régional » pour assurer que tous les Néo-Brunswickois peuvent répondre à leurs besoins en matière de transport?
3. Comment pouvons-nous accroître l'utilisation du transport en commun, l'achalandage et d'autres formes communales de transport au Nouveau-Brunswick? Y a-t-il des obstacles (législatifs, politiques, financiers, etc.) à cela? Qui a trouvé la bonne solution au Nouveau-Brunswick?

Les groupes devaient inscrire leurs réponses sur les feuilles fournies dans leur trousse de bienvenue. Au total, 32 feuilles ont été reçues, ce qui signifie que plus d'une feuille a été remplie par groupe et qu'il y a eu un certain chevauchement dans les réponses. Quoi qu'il en soit, les réponses ont été analysées dans leur totalité afin de dégager les principaux thèmes et tendances vus par les participants.

### **Principaux thèmes de la deuxième série de tables rondes**

Les trois thèmes suivants ont été les plus courants parmi les réponses formulées à la question de savoir ce qu'il faut faire aux niveaux local et régional au Nouveau-Brunswick :

1. amélioration de la collaboration et établissement de partenariats;
2. besoin d'une vision commune et de leadership en matière de transport;
3. évaluation des besoins et inventaire des éléments d'actif au niveau local et régional.

En ce qui concerne l'amélioration de la collaboration, les participants ont indiqué qu'il fallait améliorer les relations au sein des collectivités, avec les leaders locaux, entre les collectivités, ainsi qu'aux niveaux municipal et régional. L'élaboration d'une « vision commune » doit être axée sur la mise en place à tous les niveaux des bons intervenants, des bons leaders et des bons mécanismes. Les participants ont également jugé qu'il faut évaluer les besoins aux niveaux local et régional afin d'éclairer l'élaboration d'une vision commune.

### **Thèmes particuliers de la deuxième série de tables rondes**

Les huit thèmes suivants sont ressortis des groupes plus petits de répondants, mais ont présenté des thèmes particuliers ou des orientations particulières qui pourraient être utiles pour les prochaines étapes aux niveaux local, régional et provincial.

1. Meilleure utilisation des éléments d'actif existants dans le domaine des transports
2. Amélioration de l'infrastructure et des services
3. Sensibilisation et communication
4. Plus grand soutien des initiatives communautaires

5. Équité entre les solutions de rechange ou les incitatifs
6. Changements de culture
7. Conception de l'environnement bâti axée sur les politiques
8. Amélioration de l'accessibilité

En ce qui concerne une meilleure utilisation des éléments d'actif existants, la notion voulant qu'on utilise les autobus scolaires pendant leurs temps morts a été mentionnée à quelques reprises, mais il n'était pas clair pour ces répondants pourquoi ce n'est pas possible. Pour ce qui est de l'amélioration de l'infrastructure et des services, on a mentionné qu'il serait bon de mettre en place des services particuliers, d'adapter les services de transport en commun aux heures de travail des personnes à faible revenu et de se ranger sur le côté de la route pour donner la priorité aux autobus urbains. Certains participants ont aussi discuté de la nécessité de sensibiliser le public aux problèmes de transport et d'éliminer les « cloisonnements » d'information et de ressources qui peuvent nuire à la collaboration. On a également discuté de la nécessité d'offrir davantage de soutien, sous forme d'aide financière ou de programmes (comme un programme d'assurance pour les conducteurs bénévoles) au niveau communautaire afin d'aider les initiatives communautaires à bien s'établir.

Certains participants ont relevé la nécessité de prendre en considération les besoins en matière d'infrastructure et de services pour les solutions de rechange à l'automobile, de concert avec l'infrastructure routière, y compris la nécessité d'offrir plus d'incitatifs pour que les gens utilisent des solutions de rechange à l'automobile. D'autres ont aussi mentionné la nécessité de changer la mentalité collective d'une culture de l'automobile à une culture du transport en commun.

Il y a également eu quelques commentaires concernant la conception de l'environnement bâti en fonction de politiques. Par exemple, les politiques visant à privilégier les solutions de rechange à l'automobile ou à promouvoir le transport actif doivent se manifester au niveau de la conception dans les aménagements ruraux et urbains. Enfin, l'accessibilité pour les personnes ayant une mobilité réduite ou d'autres incapacités doit être prise en considération dans la mise en place de solutions de rechange dans le domaine du transport.



An aerial photograph of a coastal town. In the foreground, a prominent red, white, and blue lighthouse with a yellow star on its side sits on a grassy area. To the left, a steep, eroded cliff of reddish-brown earth meets the ocean. A paved road runs parallel to the coast, with several cars visible. In the background, there are residential houses, a large green field, and a dense forest under a clear blue sky. The text 'Résultats du sondage final' is overlaid in white on the left side of the image.

# Résultats du sondage final

## Résultats du sondage tenu en fin de conférence

Un total de 56 participants (le tiers de tous les participants) ont fourni des commentaires individuels sur la Conversation provinciale sur le transport. Cela limite quelque peu les conclusions que l'on peut tirer des données recueillies, mais en l'absence de données additionnelles, ces résultats peuvent servir de point de départ pour l'élaboration d'une politique provinciale sur le transport de passagers.

### Statistiques sur la participation au sondage, par localité et par organisation

La majorité des répondants étaient de la région de Fredericton, suivie de Carleton-Victoria, de Saint John et de Moncton. Il n'y a pas eu de répondants de la région d'Edmundston.

Tableau 3 : Répartition géographique des répondants

RIC	Région	Total	RIC	Région	Total
1	Moncton	5	7	Miramichi	3
2	Saint John	6	8	Charlotte	2
3	Fredericton	22	9	Centre du N.-B.	3
4	Edmundston	0	10	Carleton-Victoria	7
5	Restigouche	1	11	Kent	2
6	Bathurst	2	12	Péninsule acadienne	2
				Inconnu	1
				Grand total	56

Le groupe de répondants le plus important venait du secteur sans but lucratif.

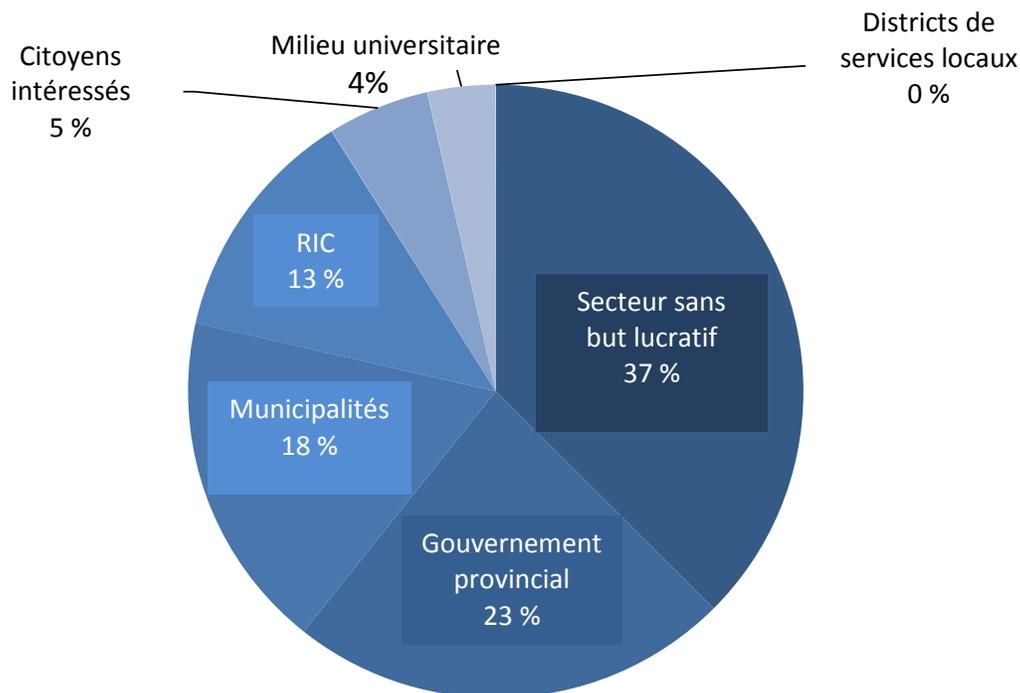


Figure 1 : Répartition des répondants, par secteur

## Orientations pour une politique provinciale sur le transport (réponses individuelles)

On a demandé aux répondants d'indiquer les éléments prioritaires d'une politique provinciale sur le transport à partir d'une liste de « priorités ». Ils devaient choisir quatre périodes de mise en œuvre :

- Priorité immédiate (moins de deux ans)
- Priorité à moyen terme (de deux à cinq ans)
- Priorité à long terme (plus de cinq ans)
- Pas une priorité

Si un répondant n'indiquait pas de priorité, l'élément était codé comme « pas une priorité ».

**Tableau 4 : Résumé des réponses individuelles au sondage sur les orientations pour une politique provinciale sur le transport**

Tous les questionnaires (56 répondants)	Priorité immédiate (moins de 2 ans)	Priorité à moyen terme (de 2 à 5 ans)	Priorité à long terme (plus de 5 ans)	Pas une priorité
Accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture.	73 %	16 %	7 %	4 %
Amélioration de la connaissance et de la communication des programmes et des services existants.	59 %	23 %	7 %	11 %
Identification et réduction des obstacles à l'entrée pour les fournisseurs de services de transport.	55 %	27 %	7 %	11 %
Accroissement de l'utilisation des options de transport en commun.	50 %	23 %	14 %	13 %
Élaboration d'un programme provincial d'assurance pour les conducteurs bénévoles.	48 %	30 %	13 %	9 %
Élaboration de plans d'infrastructure et de services de transport régionaux.	46 %	32 %	13 %	9 %
Compréhension des répercussions de la relocalisation des services gouvernementaux sur le transport.	43 %	25 %	21 %	11 %
Innovation dans l'utilisation des options de transport pour les affaires du gouvernement.	38 %	27 %	18 %	18 %

La plus haute priorité choisie par les participants était l'« accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture », suivie de l'« amélioration de la connaissance et de la communication des programmes et des services existants ».

## Orientations pour une politique provinciale sur le transport (réponses sectorielles)

Étant donné que divers secteurs étaient représentés (et que le nombre de répondants de chaque secteur variait), l'immédiateté de chaque priorité a été examinée par secteur et classée comme suit :

- une priorité a été jugée « immédiate » si les réponses obtenues pour « immédiate » représentaient 50 % ou plus des réponses des participants;
- une priorité a été jugée « à moyen terme » si la combinaison des réponses obtenues pour « immédiate » et « à moyen terme » représentait 50 % ou plus des réponses des participants;
- une priorité a été jugée « à long terme » si la combinaison des réponses obtenues pour « immédiate », « à moyen terme » et « à long terme » représentait 50 % ou plus des réponses des participants;
- une priorité a été jugée « pas une priorité » si la combinaison des réponses obtenues pour « pas une priorité » représentait 50 % ou plus des réponses des participants.

Les réponses des répondants appartenant aux quatre plus grands groupes (secteur sans but lucratif, gouvernement provincial, municipalités et réseaux d'inclusion communautaires) sont présentées ci-dessous.

**Tableau 5 : Orientations et priorités, par secteur**

Priorité	Secteur sans but lucratif	Municipalités	Gouvernement provincial	RIC
Accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture.	Immédiate	Immédiate	Immédiate	Immédiate
Identification et réduction des obstacles à l'entrée pour les fournisseurs de services de transport.	Immédiate	Immédiate	À moyen terme	Immédiate
Amélioration de la connaissance et de la communication des programmes et des services existants.	Immédiate	À moyen terme	Immédiate	Immédiate
Accroissement de l'utilisation des options de transport en commun.	À moyen terme	Immédiate	Immédiate	À moyen terme
Élaboration d'un programme provincial d'assurance pour les conducteurs bénévoles.	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate	Immédiate
Innovation dans l'utilisation des options de transport pour les affaires du gouvernement.	À moyen terme	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate
Élaboration de plans d'infrastructure et de services de transport régionaux.	À moyen terme	À moyen terme	À moyen terme	Immédiate
Compréhension des répercussions de la relocalisation des services gouvernementaux sur le transport.	À long terme	Immédiate	À moyen terme	À moyen terme

Il semble que l'« accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture » soit une haute priorité parmi les répondants des quatre secteurs présentés ici, ce qui concorde avec les

réponses individuelles. L'« identification et réduction des obstacles à l'entrée pour les fournisseurs de services de transport et l'« amélioration de la connaissance et de la communication des programmes et des services existants » étaient des priorités immédiates pour les répondants de trois des quatre secteurs.

Il est à remarquer qu'il ne s'agit pas d'un échantillon représentatif de chaque secteur, de sorte qu'il ne faut pas en tirer de conclusions concrètes. Néanmoins, en l'absence d'autres données, ces réponses peuvent être utiles pour appuyer la poursuite des efforts d'élaboration d'une politique provinciale sur le transport.

## **Discussion des résultats et prochaines étapes proposées**

Les résultats des tables rondes et des sondages donnent à penser que cette conversation provinciale sur le transport a été bien accueillie et est un point de départ positif pour l'élaboration d'une stratégie provinciale sur les services de transport. Les idées et les données présentées dans ce document pourraient être une ressource utile pour tous les intervenants et se traduire par des mesures concrètes.

Il y a de nombreux points, idées et concepts formulés dans le présent document que le gouvernement et les organismes communautaires pourraient explorer afin d'améliorer les services de transport au Nouveau-Brunswick. Les prochaines étapes qui suivent sont des orientations possibles fondées sur les thèmes ayant ressorti de la conversation :

1. Désigner un organisme provincial champion et le charger d'unifier les « cloisonnements » qui existent dans les services et les infrastructures de transport parmi les secteurs de la santé, de l'éducation, de l'infrastructure et du transport en commun – un rôle que la SIES peut devoir jouer jusqu'à ce qu'une solution à long terme soit trouvée.
2. Se pencher sur la question de « l'accès à des soins médicaux courants pour les personnes qui n'ont pas de voiture », qui est une des grandes priorités des participants des quatre secteurs (remarque : les « déplacements à des fins médicales » représentent 41 % de tous les déplacements des utilisateurs du service Dial-a-Ride du comté de Charlotte et des usagers d'ITN America) et d'autres situations où l'exclusion économique et sociale peut se produire à cause du manque d'accès à une voiture.
3. Explorer la possibilité de réorienter les éléments d'actif existants en matière de transport afin de mieux répondre aux besoins en services de transport communautaire (autobus scolaires, fourgonnettes communautaires, véhicules de foyers de soins, etc.). Une meilleure compréhension de l'utilisation des autobus (scolaires et autres), des compressions d'effectifs, des préoccupations liées à la sécurité et de la répartition des coûts entre les partenaires pourrait démontrer la faisabilité (ou l'infaisabilité) de l'approche. Une étude à ce sujet pourrait également examiner des modèles où le transport communautaire est également le transport scolaire.
4. Explorer les approches régionales par rapport à l'infrastructure de transport et à la planification des services de transport, ce qui pourrait aider à atténuer certaines des préoccupations concernant la liaison des zones urbaines et rurales.

